



EKSPEDICINĖS ĮMONĖS PASLAUGŲ PAKETO PLĖTRA ĮTRAUKIAN ORO TRANSPORTĄ

Kęstutis MAŽEIKA¹,

¹*Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Transporto inžinerijos fakultetas, Logistikos ir transporto vadybos katedra, adresas: J. Basanavičiaus g. 28b, 03224, Vilnius Lietuva
El. paštai: kestutis.mazeika@stud.vgtu.lt*

Santrauka. Straipsnio tikslas išanalizuoti ekspedicinių įmonių paslaugų paketo plėtros įtraukiant oro transportą galimybes. Darbe nagrinėjama ekspedicinės įmonės veikla, dabartinė oro transportu transportuojamų krovinių rinkos situacija, vertinama ekspedicinės įmonės paslaugų paketo plėtros galimybė įtraukiant oro transportą. Pasielkus PEST ir statistikos analizės išanalizuoti ekspedicinių įmonių paslaugų plėtros įtraukiant oro transportą galimybes.

Reikšminiai žodžiai: Ekspeditoriai, ekspedicinės įmonės, paslauga, paslaugų paketo plėtra, oro transportas.

Įvadas

Temos aktualumas. Nuolatinis ekspedicinių įmonių skaičiaus augimas lemia itin didelę konkurenciją transporto ekspedijavimo paslaugų sektoriuje. Norit konkuruoti tokiomis verslo sąlygomis – svarbu užtikrinti tinkamą teikiamų paslaugų kokybę bei aukštą klientų aptarnavimo lygį. Viena iš daugelio priemonių didinti įmonės konkurencingumą yra pasiūlyti didesnę teikiamų paslaugų paketą. Įmonei pradėjus teikti naują paslaugą, kintantys esamų klientų poreikiai yra patenkinami, o taip pat didėja įmonės konkurencingumo lygis ir patrauklumas.

Didžioji dalis Lietuvos transporto sistemos dalyvių veikia kelių transporto rinkoje. Tokia situacija susidarė dėl patogios Lietuvos tranzitinės šalies padėties, ilgai puoselėjamų krovinių vežimo kelių transportu tradicijų bei mažo kitų transporto rūšių potencialo. Dėl šių priežasčių didžioji dalis Lietuvoje veikiančių ekspedicinių įmonių specializuojasi tik kelių transporte. Tačiau kintančios rinkos sąlygos, didėjanti globalizacija ir tarptautinės prekybos mąstai, skatina ekspedicines įmones žvalgytis naujų paslaugų teikimo galimybių, tokių kaip oro ir jūrų transportas.

Darbo problema: ekspedicinės įmonės konkurencingumo didinimas.

Tikslas: išanalizuoti ekspedicinių įmonių paslaugų paketo plėtros įtraukiant oro transportą galimybes.

Uždaviniai: apžvelgti šios temos teorinius aspektus; išanalizuoti ekspedicinių įmonių krovinių transportavimo oro transportu paslaugų rinką Europoje ir Lietuvoje; iširti ekspedicinių įmonių paslaugų oro transporte plėtojimo galimybes

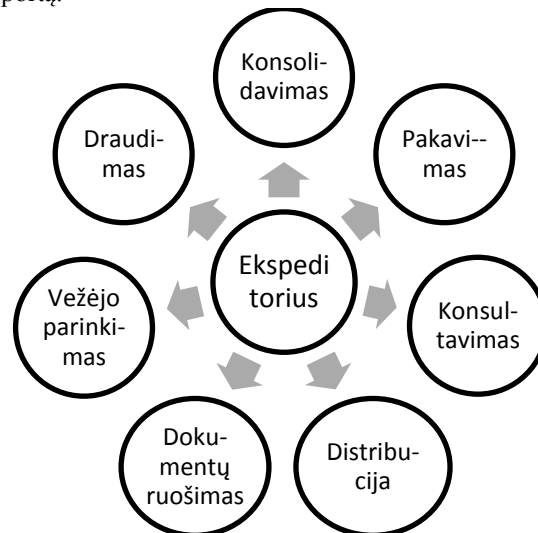
Tyrimo metodai: užsienio ir lietuvių autorių literatūros apžvaga ir analizė; statistinė – matematinė analize analizuota skraidinamų oro transportu krovinių statistinė – matematinė analizė; PEST analizė naudota išorinei ekspedicinių įmonių veiklos analizei.

Ekspeditoriaus sąvoka

Šiuolaikiniame globalizacijos pasaulyje įprasta naudoti produktus iš viso pasaulio. Norint, kad šie produktai pasiektų mus yra būtinas patikimas krovinių paskirstymas, užtikrinant prieinamą gaminių kainą ir efektyvų transporto darbą. Dauguma gamyklų yra labai toli nutolusios nuo savo vartotojų, todėl atsiranda poreikis pašalinti šį gamintojo ir vartotojo atotrūkį. Vienas pagrindinių sėkmingo paskirstymo veiksnių yra efektyvus ir patikimas transporto sistemos panaudojimas. Aktyviai krovinių vežimo procese dalyvauja ekspeditorius.

John Langford pateikia tokį ekspeditoriaus paslaugų apibrėžimą: „*Ekspeditorių pagrindinė teikiama paslauga yra smulkių krovinių konsolidavimas į dideles siuntas ir jų transportavimas ilgais atstumais*“ (Langford 2007). Šis apibrėžimas yra ganėtinai siauras - jame nurodoma tik pagrindinė vykdoma ekspeditorių veikla,

nenurodomas ekspeditoriaus teisinis santykis su siuntėju. Be to, neužsimenama apie papildomas ekspeditoriaus teikiamas paslaugas. Kiek išsamesnį apibrėžimą pateikia Rushton ir Walker. *Ekspeditorius gali būti apibrėžiamas kaip saugaus ir ekonomiškiausio krovinio judėjimo organizavimas siuntėjo vardu. Ekspeditoriai gali naudotis laivybos linijomis aviakompanijų geležinkelių ar kelių paslaugų teikėjų paslaugomis, kai kuriais atvejais bendrovė dirba savo vardu* (Rushton, Walker 2007). Šių autorių pateiktas ekspeditoriaus apibrėžimas yra gan platus - jame apibrėžiamas santykis su krovinio siuntėju, apibūdinama pagrindinė ekspedicinė veikla saugus ir efektyvus krovinio judėjimo organizavimas. Apibrėžime įtraukiami ir galimi krovinio vežėjai tai – laivybos linijos, aviakompanijos, geležinkelių ir kelių paslaugų teikėjai, nurodoma, jog ekspeditorius krovinį vežti gali naudoti ir savo transportą.



1 pav. Ekspeditoriaus funkcijos
Šaltinis: Sudaryta darbo autoriaus

Ekspeditoriaus vaidmuo visame transportavimo procese nuolat keitėsi, o tai lėmė nuolat kintanti rinka ir siekis patenkinti rinkos poreikius, todėl yra ganėtinai daug skirtingų ekspeditoriaus apibrėžimų. Ekspeditorių veiklos pradžioje pagrindinė funkcija buvo organizuoti krovinio transportavimą iš taško A į tašką B, tačiau šiuo metu tai yra tik viena paslauga iš plataus ekspeditorių siūlomo paslaugų spektro. Nuolat modernėjančios technologijos ir keliami vis nauji reikalavimai ekspeditoriams suteikia galimybę valdyti tiekimo grandines esančias įvairiuose pasaulio vietose. Ekspeditoriaus pareiga yra mažinti ir naikinti visas susidariusias kliūtis tiekimo grandinėje, parengti reikalavimus atitinkančius transporto dokumentus, išmanyti tarptautinius įstatymus muitinės formalumus.

Ekspeditorių funkcijos

Nagrinėjamoje literatūroje ekspeditorius dažnai vadinamas „Transporto architektu“. Norint užtikrinti aukštą klientų aptarnavimą ir suteikti aukšto lygio paslaugas, ekspeditorius turi savo specializuota patirtimi logistikos srityje pasidalinti su savo klientais ir jiems pritaikyti individualius sprendimus pagal specialius klientų reikalavimus. Ekspedicinė įmonė savo klientams siūlo pasidalinti darbo patirtimi, kuriant šiuolaikiškas paslaugas įvairiais transportavimo būdais. Pagal FIATA pagrindinės ekspedicinės įmonės funkcijos yra (Joachim, Schramm 2012:25):

- 1) Patarti klientui kokį trumpiausią ir ekonomiškiausią transportavimo būdą pasirinkti (konsultavimo funkcija).
- 2) Patarti krovinio pakavimo klausimais (pakavimo funkcija).
- 3) Rūpinamasi muitinės formalumais
- 4) Įvairių dokumentų užsienio šalyse tvarkymas (dokumentų tvarkymo funkcija)
- 5) Parinkti tinkamiausią vežėją ir sutarčių su vežėju sudarymo (Frachtavimo funkcija)
- 6) Teikti dalinių krovinų konsolidavimą, taip didinant transporto efektyvumą ir mažinant kainą (konsolidacijos funkcija)
- 7) Suteikti draudimo paslaugą. (draudimo funkcija)
- 8) Teikti klientams konsultacijas sandėliavimo ir paskirstymo klausimais (logistinė funkcija)
- 9) Suteikti krovinio vežėjui visus reikalingus dokumentus (patikėtinio funkcija)
- 10) Teikti krovinų vežimo stebėjimo ir kontrolės paslaugas (kontrolės funkcija).

Ekspeditoriaus vaidmuo tiekimo grandinėje

Paklausa ir pasiūla yra labai svarbus transporto rinką skatinantis veiksnys. Mūsų parduotuvių lentynose galima rasti daugybę prekių, kurios yra pagamintos ne Lietuvoje, todėl jas tenka atsivežti iš įvairių pasaulio kraštų. Taigi, jos yra sėkmingai veikiančios logistinės grandinės produktas. Tiekimo grandinė gali būti apibrėžiama kaip materialaus srauto judėjimas pirkimo, gamybos saugojimo paskirstymo procesų metu. Jos valdybas apima visų tiekimo grandinės operacijų valdymą nuo žaliavų tiekėjo iki galutinio kliento (Rushton, Walker 2007).

Kaip buvo minėta, į tiekimo grandinę įeina daug įvairiausių operacijų. Kadangi logistinė grandinė tapo globali, apimanti visą pasaulį, norint užtikrinti sėkmingą materialaus srauto judėjimą. Tiekimo grandinėje ekspeditoriai atlieka tarpininko vaidmenį, jie tarpininkauja tarp gamintojo ir vartotojo teikdami transportavimo ir kitas logistines paslaugas. Būtent dėl šios priežasties FIATA ekspeditoriaus sąvoką apibrėžia kaip „transporto architektas“ (Wang, 2008). Vis daugiau klientų renkami tarptautinius ekspedicines kompanijas (DHL, UPS DB Shenker ir kt), taip užtikrindami tinkamą tiekimo grandinės aprūpinimą. Tarptautinių pirkėjų dominavimas pramonėje sukuria palankią aplinką tarptautinių ekspeditorių plėtrai. Toks kompanijų parinkimas leidžia tiekimo grandinės įmonėms pasiūlyti daugiau įvairių, pridėtinę vertę kuriančių paslaugų. Siūlant transportuoti didelius kroviniių kiekius, klientai taip pat gali derėtis dėl mažesnių vežimo tarifų (Wang, 2008).

Ekspeditorius taip pat turi gebėti suteikti „Just-in-time“ paslaugas. JIT tikslas yra sumažinti laiko švaistymą ir pagerinti paslaugų kokybę. Tai gali būti apibūdinama kaip minimalus įrankių, vietos, darbuotojų ir kt. skaičius, kuris yra būtinas sukurti reikiamos kokybės ir vertės produktą (Hung Lai, Cheng 2009). Vis daugiau įmonių stengiasi mažinti turimų atsargų kiekį, kuris priklauso nuo paklausos svyravimo rinkoje. Ši sistema orientuota į mažų siuntų formavimą, kuris į gamyklą ar vartotoją ir rinkos paklausos svyravimą.

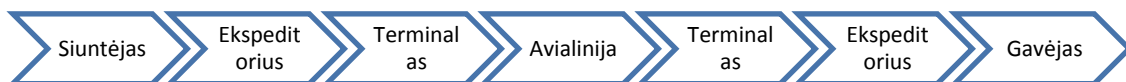
Ekspeditoriai turi integruoti savo teikiamas paslaugas į visą tiekimo grandinę, panaudodami savo ekspertines žinias įvairiose logistinėse srityse. Mažos ekspedicinės įmonės, kurios neturi pakankamai resursų vykdyti logistines operacijas, taps mažiau patrauklios, negu ekspeditorius kuris gali pasiūlyti platų paslaugų spektrą apimančių įvairias logistines operacijas. Mažoms ekspedicinėms kompanijoms pagrindinė funkcija ir toliau liks kroviniių ekspedijavimas ir dokumentų tvarkymas. Ekspeditorius turi būti lankstus galintis klientams pasiūlyti savo paslaugas skirtinguose regionuose (Baluch 2006).

Oro transporto kroviniių ekspedijavimas

Oro transportas yra viena jauniausių transporto rūšių. Lėktuvai per keletą dešimtmečių evoliucionavo nuo mažų medinių lėktuvėlių iki didelių lėktuvų gebančių skraidinti didelį kiekį kroviniių ir žmonių. Oro transporto vystymosi pradžioje didžiausias dėmesys buvo skiriamas, keleiviniam transportui. Tik po kurio laiko šalia keleivių skraidinimo veiklos avialinijos pradėjo teikti kroviniių vežimo oro transportu paslaugas. Visų pirma buvo orlaivio apatinėje dalyje buvo skraidinama oro siuntos, laikui bėgant į bagažo skyrių buvo pradėta krauti ir kitokio tipo kroviniius. Vėliau atsirado avialinijos, kurios teikia tik kroviniių skraidinimo oro transportu paslaugas.

Šiandien oro transportas yra labai svarbi transporto sistemos dalis, kuri sujungia visame pasaulyje esančius miestus. Oro transportas pasižymi dideliu kroviniių transportavimo greičiu ir aukštais pervežimo tarifais. Todėl šia transporto rūšimi apsimoka vežti didelę vertę turinčius kroviniius.

Žemiau esančiame paveikslėlyje pateikiama krovinio ekspedijavimo proceso dalyviai.



2 pav. Oro transportu skraidin/amo krovinio ekspedijavimo procesas
Šaltinis: Sudaryta darbo autoriaus

Krovinio ekspedijavimo procesas prasideda nuo užsakymo atlikti krovinio vežimą. Gavęs kliento užsakymą ekspeditorius gauna informaciją iš siuntėjo apie krovinio būseną ir numatomą pasikrovimo dieną. Sužinojęs numatomą pasikrovimo laiką ekspeditorius rezervuoja vietą kroviniiui lėktuve, taip pat informuoja terminalą ir muitinę apie numatomą krovinio atvykimą. Ekspeditorius suorganizuoja krovinio paėmimą iš siuntėjo ir pristatymą į oro uosto terminalą. Be to jis surenka visus reikalingus dokumentus iš krovinio siuntėjo eksporto deklaracijai parengti. Ekspeditorius taip pat parengia oro pervežimo važtaraštį (Air Waybill - AWB). Air Waybill tai dokumentas, kuriame nurodoma visa krovinio vežimui reikalinga informacija: siuntėjas, gavėjas, prekės, kiekis, ypatingos krovinio savybės, paskirstymo maršrutai. Po paėmimo iš siuntėjo krovinys yra perduodamas į oro uosto terminalą. Jame kroviniai konsoliduojami, pakuojami, klijuojamos etiketės ir

atliekamos kitos operacijos reikalingos prieš krovinių skraidinimą. Atlikus visas reikalingas operacijas kroviny yra skraidinamas. Po skrydžio kroviny perduodamas į terminalą, ten atliekamos reikalingos procedūros. Ekspeditorius organizuoja krovinių importo procedūras, pateikia visus su krovinių transportavimo procesu susijusius dokumentus. Vėliau organizuoja pristatymą galutiniam krovinių gavėjui.

Paslaugų paketo esmė

Šiuolaikinis verslas siekia užtikrinti kuo didesnę vartotojų patenkinimą jų teikiamomis paslaugomis, todėl teikia daug ir įvairių paslaugų kompleksą. N. Langvinienė ir B. Vengrienė savo knygoje Paslaugų teorija ir praktika pateikia tokį paslaugų paketo apibrėžimą:

Paslaugų paketas – tai paslaugų rinkinys, tenkinantis konkrečių paslaugų vartotojų pirminius bei antrinius poreikius, apimantis pagrindines (šerdines, t. y. tas, dėl kurių realizavimo gali egzistuoti konkrečių paslaugų teikėjas) bei antrines (papildomas ir palengvinančios t. y. tas paslaugas, kuriomis šie paslaugų teikėjai sugeba konkuruoti idealios rinkos konkurencijos sąlygomis) paslaugas (Langvinienė, Vengrienė 2005:41).

Mokslininkų nuomone paslaugą sudaro bazinė (centrinė) ir preferinės paslaugos. Pagrindinė paslauga yra skirta tenkinti vartotojų pagrindinį poreikį, būtent dėl šios paslaugos vartotojas kreipiasi į paslaugos teikėją.

Iš lentelėje pateiktų duomenų galima teigti:

- naujų paslaugų diegimas didina organizacijos konkurencinį pranašumą įmonė sugeba pasiūlyti įvairaus tipo paslaugas, o tai suteikia konkurencinį pranašumą, kaip ir padeda pasivyti konkurentus tam tikrose veiklos sferose;
- užtikrinant platesnį paslaugų paketą organizacijos yra geriau vertinamos paslaugos vartotojų jos sugeba įvykdyti naujais atsiradusius vartotojų poreikius;
- taip pat skatinama diegti kitas naujas paslaugas bei produktus, pasinaudoti naujų technologijų teikiama privalumais.

1 lentelė. Naujų paslaugų diegimo tikslingumo veiksniai

Naujų produktų kūrimo ir naujų paslaugų diegimo tikslingumo veiksniai	Kriaučiūnė	Virvilaitė	Palmer	Cooper	Bagdonienė, Hofnienė	Kotler ir kt.	Kindurys
Padidina rinkos dalį, spartina įmonės augimą ir pelningumą	+				+		
Skatina įmonės vidinių permainų poreikį			+				
Skatina planuoti ir diegti kitus naujus produktus	+		+	+			+
Sudaro galimybių pasinaudoti naujų technologijų privalumais	+			+		+	
Leidžia geriau tenkinti vartotojų estetinius vertinimus ir naujus poreikius		+	+	+		+	+
Didina konkurencinį pranašumą (sieki neatsilikti nuo konkurentų)	+	+	+	+		+	+
Gerina įmonės reputaciją, įvaizdį, demonstruoja kompetenciją					+		
Leidžia išnaudoti papildomas galimybes			+				+

Šaltinis: Sudaryta straipsnio autoriaus remiantis: Bivainis, Drejeris 2007:121

Paslaugų įmonės dažniausiai nėra orientuotos į augimą, pagrindinis motyvas – patenkinimas vykdoma veikla. Dažniausiai kiekviena įmonė siekia pelno ir jeigu šis gaunamas nematoma prasmės diegti verslo naujovių. Naujo produkto kūrimas yra susijęs su didesne rizika, nei teikiamų paslaugų plėtra esamose rinkose. Rizika lemia veikos pasirinkimą, susijusį su rinkomis ir paslaugų teikimu tose rinkose. Vadinasi, rizikos ir rinkos galimybių vertinimas – būtini naujų paslaugų diegimo tikslingumo pagrindimo modelio elementai (Bivainis, Drejeris 2007:123).

PEST analizė

PEST analizė yra paprastas, tačiau plačiai naudojamas metodas padedantis susidaryti išorinės aplinkos, kurioje veikia įmonė, vaizdą. Šiuo metodu siekiama kuo išsamiau nustatyti :

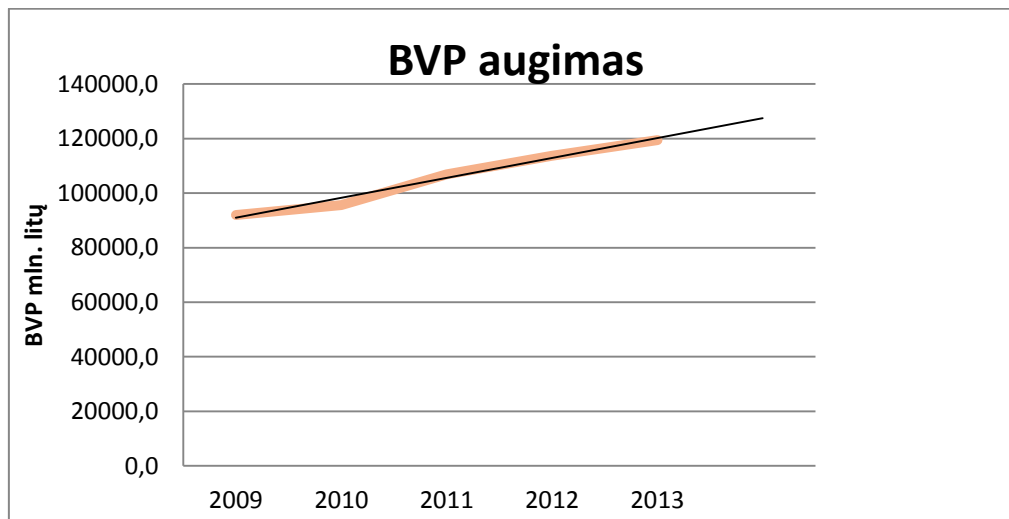
- Politinius (Political) veiknius.
- Ekonominius (Economic) veiknius.

- Socialinius (Socio-Cultural) veiknius.
- Technologinius (Technological) veiksnius.

Gerai atlikta PEST analizė įmonėms padeda susivokti, kokia aplinka juos supa ir kuria linkme yra einama. Įmonės veiklos prisitaikymas prie šalies permainų padės sėkmingiau vykdyti savo veiklą, nei priešingu atveju. PEST analizė suteikia galimybę įmonei imtis veiksmų, norint įveikti nuo įmonės nepriklausančias problemas. Šio tipo analizė yra gera priemonė leidžianti suvokti naujos rinkos (regiono ir šalies) verslo aplinką, o tai leidžia greitai prisitaikyti prie naujos aplinkos.

Vienas pagrindinių rodiklių rodančių Lietuvos ekonomikos būseną yra Bendrasis vidaus produktas. Lietuvai susidūrus su pasauline ekonomikos krize 2009 metais bendrasis vidaus produktas buvo 92 032 mln. Lt. Nuo 2009-ųjų Lietuvos BVP pradėjo didėti 2010 metais šis rodiklis padidėjo 1,6 proc.. Didžiausiais BVP augimas buvo 2011 metais – 6 proc. šis augimas buvo įtakotas prekybos, transporto, statybos sektorių augimo. 2013 metais Lietuvos BVP augo 3,3 proc. ir pasiekė 119 468 mln. Lt. Remiantis Europos statistikos svetaine Lietuvos ekonomikos augimo tempai 2013 metais buvo vieni didžiausi visoje Europoje.

Transporto ir sandėliavimo veikla yra labai svarbi Lietuvos bendrojo vidaus produkto sudedamoji dalis, 2010 metais transporto paslaugų indėlis į šalies ekonomiką buvo 9 877 mln. Lt. Nuo 2010-ųjų metų transporto ir sandėliavimo veikla nuolat augo daugiau nei 6 proc. 2011 metais buvo nustatytas 6,23 proc. augimas, o 2012 metais 6,71 proc. 2012 metais transporto ir saugojimo veikla prie šalies BVP augimo prisidėjo 12 510 mln. Lt



3 pav. BVP Linijinė prognozė
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Šalies eksportas ir importas parodo Lietuvos tarptautinės prekybos mastą. Nuo pasaulinės ekonominės krizės 2009 metais šalies eksporto ir importo apimtys nuolat didėjo. Lietuvos įmonės 2012 metais eksportavo prekių už 79,579 mlrd. Lt. Paskutiniu analizuojamu laikotarpiu 2013 metais eksporto ir importo augimo tempai susivienodino ir buvo lygūs 6,5 proc. Eksporto apimčių sumažėjimą lėmė sumažėjusi išorės paklausa, ypač Rusijoje. Šios šalies ekonominė plėtra jau kurį laiką lėtėja. Tačiau yra prognozuojama didėjanti paklausa Europos Sąjungos rinkose.

Vidutinė metinė infliacija Lietuvoje 2011 metais buvo 4,1 proc. Nuo šių metų infliacijos rodiklis Lietuvoje nuolat mažėjo. 2012 metais infliacija Lietuvoje buvo -3,2 proc., o 2013 metais ji pasiekė 2010 metų lygį – 1,2 proc.. Pagrindinės mažėjančios infliacijos priežastys yra sumažėjusi naftos žaliavų kaina pasaulinėje rinkoje, taip pat ir atpigusios Rusiškos gamtinės dujos. Dėl žaliavų kainų mažėjimo sumažėjo ir kitų gaminių kainos. Prognozuojama, jog vidutinė metinė infliacija 2014 metais bus 0,9-1,5 proc.

Atlyginimai Lietuvoje 2009 metais sumažėjo 8,7 proc., o nedarbo lygis 2010 metais padidėjo iki 17,8 proc. Nuo 2010 metų vidutinis darbo užmokestis stabiliai didėjo kiekvienais metais po 2,5 -2,6 proc., o 2013 metais darbo užmokesčio vidurkis padidėjo 4,8 proc. ir taip aplenkė prieš krizinio lygio vidutinį darbo užmokestį 2013 metais vid. mėnesinis darbo užmokestis buvo – 2340,2 Lt. Nedarbo lygis 2013 metais buvo lygus 11,8proc. ir prieš krizinį lygį dar lenkia 5 proc.. Prognozuojama, jog 2014 metais nedarbo lygis bus apie 10 proc.

Politinė aplinka yra itin svarbus veiksnys nuo kurio priklauso šiuolaikinio verslo plėtra. Stabili politinė situacija, skaidri ir stabili mokesstinė sistema didina šalies patrauklumą investuotojams. Remiantis Europos Komisijos atliktu tyrimu 2014 metais yra nustatyta pakankamai aukštas korupcijos bei biurokratijos lygis. (European

Commission 2014) Šie veiksniai didina vykdomos veiklos rizikos lygį, todėl skatina įmonės laikytis konservatyvios įmonės investicijų ir plėtros politikos.

Lietuvos respublikos seimas 2005 metais priėmė ilgalaikę Lietuvos transporto plėtros strategiją kurioje numatė pagrindines transporto politikos kryptis: transporto infrastruktūros plėtra, intermodalinio transporto plėtra, intelektualiujų transporto sistemų plėtra, eismo saugumo gerinimas. Norint užtikrinti aviacinio transporto plėtrą yra siekiama padidinti skrydžių saugą, pagerinti aplinkosaugą aviacijoje ir infrastruktūros modernizavimą.

Po Lietuvos pirmininkavimo ES 2013 metais pagerėjo šalies įvaizdis Europos Sąjungoje ir kitose organizacijose. Lietuva yra užmezgusi glaudžius santykius su dauguma ES valstybių, taip pat ir kitomis šalimis. Šalis yra įvairių tarptautinių organizacijų narė. Taip pat priklauso pasaulinei prekybos organizacijai WTO, NATO, ES ir kitoms smulkesnėms organizacijoms. Aktyvus dalyvavimas tarptautinėse organizacijose gerina šalies vardą

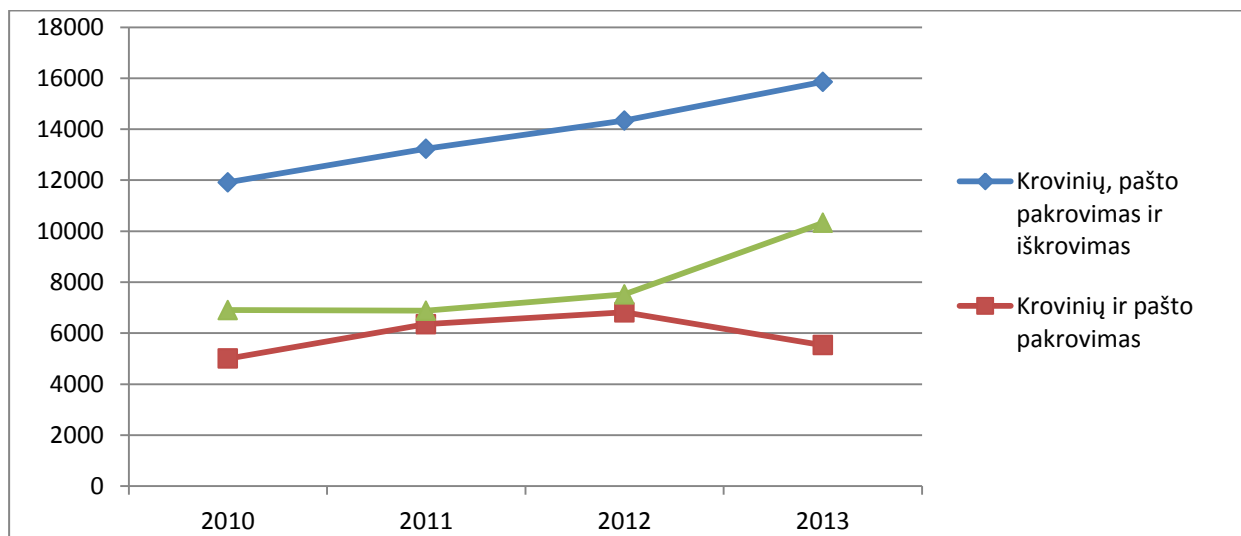
Didžiausia problema šalies užsienio politikoje yra Rusija. Kadangi Lietuva laikosi griežtos politikos šios šalies atžvilgiu, siekia tapti kuo labiau nepriklausoma nuo jos, sulaukia įvairaus tipo atsako. Dažnai yra griežtinamas arba uždraudžiamas lietuviškos kilmės produktų eksportas ir prekyba Rusijoje. Griežtinamas ir didinamos įvairios procedūros siekiant sumažinti Lietuvos vežėjų konkurencingumą ir patrauklumą

Jau daugelį metų Lietuvos demografinė padėtis vis prastėja. Gyventojų skaičius nuolat mažėja, mažas gimstamumas, didelis mirtingumas, todėl mūsų visuomenė sensta. Statistikos departamento duomenimis nuo 2007 metų Lietuvoje gyventojų skaičius sumažėjo 305 tūkst. (138 tūkst. vyrų ir 140 tūkst. moterų, 2013 metais) Didžiausios įtakos tokiam mažėjimui turėjo gyventojų migracija į užsienį. Jau keletą metų Lietuvos gyventojų kaitos rodiklis išlieka neigiamas. 2013 metais gimė 30 858 vaikų, tačiau mirtingumas buvo – 41 556. Taip pat išliko didelė atskirtis tarp regionų. Vis daugiau žmonių iš kaimo ar mažesnių miestų keliasi gyventi į didmiesčius.

Technologinė aplinka apima įvairias inovacijų kūrimą diegimą ir pritaikymą prie šalies ūkio subjektų. Kuriant ir pritaikant naujas technologijas yra siekiama padidinti įmonių veiklos efektyvumą, plėtoti e-sprendimus. Statistikos departamento duomenimis didžiausia dalis įmonių, kurios įsidedė inovatyvias sistemas siekė tokių tikslų: patobulinti prekes bei teikiamas paslaugų kokybę, naujų rinkų įsisavinimas ir turimos rinkos dalies padidinimas, pasenusių produktų ar procesų keitimas. Didėjantis inovacijų kiekis

Oro transporto analizė

Lietuvos transporto sistemoje oro transportas užima labai mažą dalį visų vežamų krovinių. Statistikos departamento duomenimis 2013 metais oro transportu Lietuvoje buvo vežta 15 855 tonos krovinių, kai tuo tarpu visų rūšių transportu 2012 metais buvo skraidinta 120 688 tūkst. tonų. Tai yra pakankamai mažas rodiklis.



4 pav. Krovinių vežimo apimtys t. Lietuvoje
Šaltinis: Lietuvos statistikos departamentas

Oro transportu transportuojamą krovinių kiekį stipriai lemia šalies ir pasaulinė ekonominė padėtis. Dėl palankiai susiklosčiusios šalies ir pasaulio ekonomikos 2006 metais buvo pervežta 12 675 tonos krovinių. Šis rodiklis dar didėjo 2007 metais, tačiau 2008 metais prasidėjusi pasaulinė krizė, sumažėjusios įmonių pajamos, kritusios apyvartos, sumažėjusi gyventojų perkamoji galia lėmė, jog oro krovinių skaičius sumažėjo beveik 3 tūkst. tonų, 2009 metais pervežtų krovinių kiekis sumažėjo dar 3,7 tūkst. tonų (Lietuvoje oro transportu buvo pervežta 7194

tonos). Nuo šio laikotarpio oro transportu vežamų krovinių kiekis nuolat auga. 2010 metais oro transportu skraidintų krovinių kiekis didėjo 66 proc. Prieš krizinis lygis buvo pasiektas tik 2011 metais, kuomet krovinių srautas augo 11 proc. buvo pervežta 13 234 tonos. 8 proc. augimas išliko ir 2012 metais, o 2013 metais krovinių srautai didėjo 10,5 proc. Šiais metais Lietuvoje buvo pervežta 15 855 tonos oro krovinių. Į Lietuvą 2013 metais buvo atskrido 10 325 tonos krovinių, išskraidinta krovinių kiekis buvo 5 529 tonų.

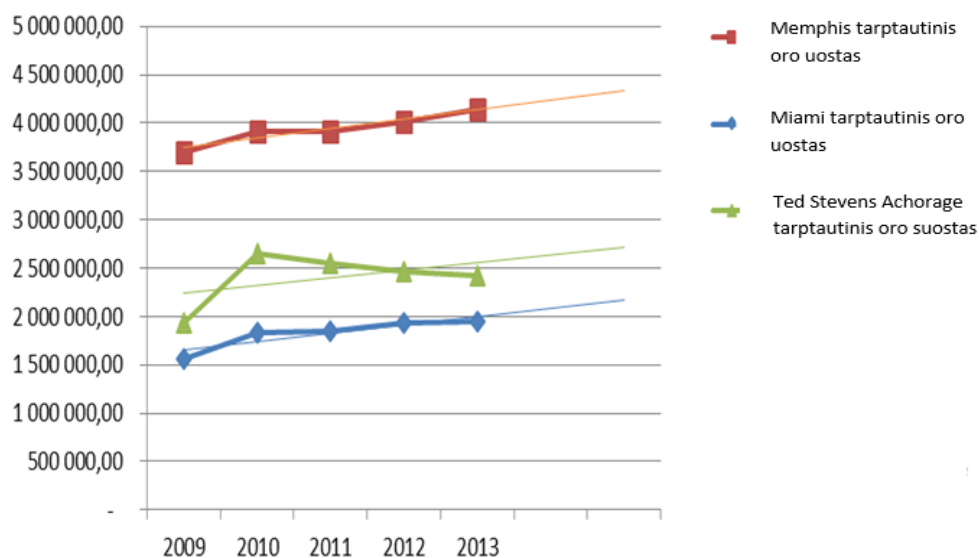
Lietuvoje vežamų krovinių kiekis oro transportu nuolat auga. Toks augimas yra sąlygotas gerėjančios šalies ekonominės ir ūkinės padėties, atsigaunančios ekonomikos. Importo augimas taip pat didina krovinių srautus. Didėjantys krovinių srautai reikalauja papildomų resursų organizuoti, aptarnauti krovinių vežimą oro transportu, todėl tai yra perspektyvi galimybė plėsti įmonių veiklą.

Pasaulinė krovinių analizė

Lietuvos transporto įmonės krovinius dažnai transportuojama ne per Lietuvos oro uostus. Ekspeditoriai turi platų klientų ir partnerių tinklą visame pasaulyje, todėl krovinių transportavimas yra organizuojamas tarp įvairių šalių ir kontinentų. IATA yra padalijus pasaulį į tris zonas:

- Pirma zona – Pietų ir Šiaurės Amerika bei joms priklausančios salos;
- Antra zona - Europa, Afrika ir dalis Azijos;
- Trečia zona – Azija, Australija, Naujoji Zelandija ir Ramiojo vandenyno salas nepriklausančias pirmajai zonai.

Šiaurės Amerika yra svarbus viso pasaulio ekonomiką ir prekybą įtakojantis veiksnys. Vienas didžiausių pasaulyje oro krovinių mazgas yra Memphis tarptautinis oro uostas, 2013 metais šis uostas pagal aptarnautų krovinių kiekį buvo antras pasaulyje. Šiais metais oro uoste buvo aptarnauta 4 138 tūkst. tonų krovinių. Nuo 2009 metų krovinių srautai šiame oro uoste padidėjo 12 proc. Kitas svarbus transporto mazgas Šiaurės Amerikoje yra Miami tarptautinis oro uostas. Jame 2013 metais buvo aptarnauta 1 945 tūkst. tonų krovinių. Lyginant 2009 ir 2013 metus krovinių apimtys padidėjo 25 proc. Aptarnautų krovinių kiekis Šiaurės Amerikoje 2013 metais, lyginant su 2009 metais, padidėjo 1 312 tūkst. t, tai – 18 proc. augimas.

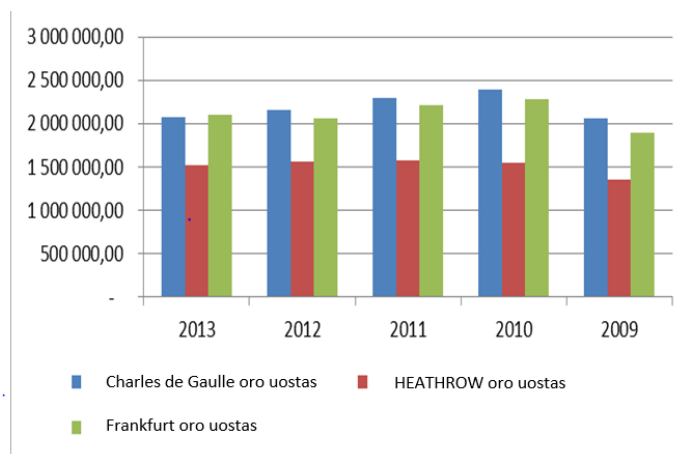


5 pav. Šiaurės Amerikos oro uostų krova t. 2009 -2013 metais
Šaltinis: Airports Council International

Europoje didžiausi oro uostai yra Vokietijos - Frankfurto/Main oro uostas, Anglijos – Heathrow ir Prancūzijos Charlio de Gaulio oro uostas. Tai yra patys pagrindiniai tiek keleivinio, tiek ir krovinių oro transporto centrai Europoje. Nuo 2009 metų Charlio de Gaulio oro uoste krovinių ir pašto srautas padidėjo vos 0,71 proc. 2010 metais šiame oro uoste buvo perkrauta 2 400 tūkst. t. krovinių. Vokietijos Frankfurto Main oro uosto krovinių srautas per penkerius metus padidėjo 11 proc.. Šis oro uostas 2010 aptarnavo didžiausią krovinių srautą 2 275 tūkst. t per penkerius metus, nuo šių metų krovinių kiekis pradėjo mažėti. Tačiau šis mažėjimas siejamas su vienos pagrindinių Vokietijos kompanijos DHL krovinių terminalo atidarymu Vokietijos oro uoste Leipcige. Heathrow oro uosto rodikliai analizuojamu laikotarpiu padidėjo 12,3 proc. 2013 metais šiame oro uoste buvo

aptarnauta 1 515 tūkst. t krovinių. Per penkerius metus šiuose trijuose oro uostuose aptarnavimų krovinių kiekis padidėjo 7,3 proc., tai patvirtina krovinių didėjimo tendencija.

Azijos regiono analizei buvo pasirinkta trys oro uostai: Hong Kong – Kinija, Incheon – Korėja ir Kinijos Shanghai oro uostas. Visų pirma nagrinėsime Hong Kong oro uostą, jame 2013 metais buvo aptarnauta 4 162 tūkst. t krovinių. Šis oro uostas 2013 metais aptarnavo didžiausią krovinių kiekį visame pasaulyje. Nuo 2009 metų krovinių kiekis šiame oro uoste padidėjo 23 proc., nors 2010 metais šis oro uostas aptarnavo 4 166 tūkst. t-4 tūkst. t daugiau nei 2013 metais. Kitas svarbus oro transporto mazgas yra Kinijos Shanghai oro uostas. Jis yra antras Azijos regione. Per 2013 metus šiame oro uoste buvo aptarnauta 2 928 tūkst. t krovinių. Lyginant su 2009 metais krovinių kiekis padidėjo 15 proc. 385 tonomis. Trečiasis Azijos oro mazgas yra Incheon oro uostas Korėjoje. Šiame oro uoste krovinių srautas 2009 – 2013 metais padidėjo 6,5 proc. Per šiuos penkerius metus krovinių srautas tolimųjų rytų regione padidėjo 16 proc.



6 pav. Europos oro uostų krova t. 2009 -2013 metais
Šaltinis: Airports Council International



7 pav. Pasaulio oro transportu vežtų krovinių srautai 2013 metais
Šaltinis: Airports Council International

Airports Council International asociacija savo internetinėje svetainėje pateikia krovinių judėjimo 2013 metais ataskaitą. Šioje ataskaitoje yra pateikiama kaip keitėsi krovinių srautai tarp įvairių pasaulio regionų. Didžiausias krovinių srautas yra tolimuosiuose rytuose 35 proc. visų krovinių, tai – 30 580 tūkst. t. krovinių srautas šiame regione padidėjo 1 proc. Šiaurės Amerikos žemyne krovinių kiekis 2013 metais didėjo nuo 0,1 proc. iki 26 893 tūkst. t. 2013 metais krovinių srautas didėjo ir Europoje – 0,6 proc. Afrikos ir Pietų Amerikos regionuose krovinių kiekis sumažėjo atitinkamai 3,5 proc. ir 1,2 proc. Krovinių kiekis pasaulyje didėjo 0,7 proc., o tai yra 1 993 tūkst. t krovinių per metus.

Išvados

Ekspedicijos ir logistikos paslaugos apima bet kokias su krovinių vežimu susijusias paslaugas: krovinių konsolidavimą, sandėliavimą, paruošimą išsiuntimui, pakavimą ar distribuciją, taip pat papildomas bei konsultacines paslaugas.

Norint užtikrinti sėkmingą įmonės veiklą būtina gerinti teikiamų paslaugų kokybę ir plėsti įmonės teikiamų paslaugų paketą, jį pritaikant prie rinkos sąlygų. Paslaugų paketo plėtra didina įmonės konkurencingumą (sieki neatsilikti nuo konkurentų).

Lietuvos oro uostuose aptarnautų krovinių kiekis nuo 2009 metų padidėjo daugiau nei du kartus. Kiekvienais metais oro transporto krovinių srautas auga apie 10proc.

Didėja ir pasaulinis oro transportu skraidinamų krovinių kiekis. Atliktas krovinių srautų linijinis programavimas atskleidė, kad ir toliau krovinių kiekis oro transporte turi polinkį didėti.

Didėjantis krovinių oro transportu skraidinamų krovinių kiekis, atsigaunančios šalių ekonomikos bei įmonių siekis plėsti savo veiklą konkurencingumui padidinti, skatina įvertinti ekspedicinės įmonės paslaugų plėtros oro transporte galimybes.

Literatūra

- Airports Council International. *Cargo Traffic* [interaktyvus] [žiūrėta 2014 gruodžio 05]. Prieiga per internetą: <<http://www.aci.aero/Data-Centre/Annual-Traffic-Data/Cargo/2011-final>>
- Bagdonienė, L., Hopenienė, R., 2009. Paslaugų marketingas ir vadyba. Kaunas: Technologija. 468p.
- Baluch, I. 2006. The changing role of the freight forwarder [interaktyvus] [žiūrėta 2013 m. gruodžio 2d.] Prieiga per internetą: <<http://www.tiaca.org/images/TIACA/PDF/The%20Changing%20Role%20of%20the%20Freight%20Forwarder.pdf>>
- Bivainis, J.; Drejeris, R. 2007. *Naujų paslaugų diegimo tikslingumo pagrindimas* [interaktyvus]. Vilnius : Technika. 119-130p. Prieiga per internetą: <<http://www.btp.vgtu.lt/index.php/btp/article/download/btp.2007.18/pdf>>
- Drejeris, R. 2008. Naujų paslaugų modeliavimas [interaktyvus] [žiūrėta 2014 gruodžio 8 d.] Vilnius : Technika. 158 p. Prieiga per internetą: http://vddb.laba.lt/fedora/get/LT-eLABa-0001:E.02~2009~D_20090309_140419-82775/DS.005.0.01.ETD
- European Commission. Corruption report [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 12d.] Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_397_en.pdf
- FIATA Model rules [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 2d.] Prieiga per internetą: <http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf>
- Hung Lai, T.C.E. Cheng .2009. *Just-in-Time Logistics*. England
- Langford, J.2007. *Logistics: Principles and Applications*.
- Langvienė, N. Vengrienė, B. 2005. Paslaugų teorija ir praktika. Kaunas: Technologija. 264 p.
- Liang-Yun Wang. 2008. The role of freight forwarders in global sourcing: an empirical study in the apparel industry [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 15d.] Prieiga per internetą: <<http://abstracts.aetransport.org/paper/download/id/2859>>
- LIETUVOS EKSPEDITORIŲ BENDROSIOS EKSPEDIJAVIMO SĄLYGOS 1997 [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 8d.] Prieiga per internetą: <<http://www.lineka.lt/lt/bendrosios-ekspedijavimo-salygos>>
- Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 8d.] Prieiga per internetą: <<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?Condition1=107687&Condition2=>>>
- Lietuvos statistikos departamentas [interaktyvus] [žiūrėta balandžio 05 – 10 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/>
- Mitkutė, G.; Nagreckaitė, L. 2006. Konkurencingumo tyrimo modelių analizė [interaktyvus]. Kauno Technologijos universitetas. 8 p. Prieiga per internetą: <http://www.ebiblioteka.lt/resursai/Konferencijos/KTU_PI/KNYGA2005%20PDF/straipsniai/Plenarinis/Mitkute,%20Nagreckaite.pdf>
- Morrel, S. P. .2011. *Moving boxes by Air* . England: Ashgate Publishing Limited. 353 p.
- Palšaitis, R., 2011. Tarptautinio verslo transportinis logistinis aptarnavimas. Vilnius: Technika. 290 p.
- Rushton A, Walker S .2007. *International Logistics and Supply Chain Outsourcing*.
- Scholz, A . 2012. Network structures of cargo airlines - an empirical and a modelling approach. KIT Scientific Publishing. 180p.
- Schramm Hans-Joachim. 2012. Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains. Germany
- Schramm, H.-J. THE ROLE OF FREIGHT FORWARDERS IN INTERNATIONAL LOGISTIC CHAINS [interaktyvus] [žiūrėta 2014 m. gruodžio 2d.] Prieiga per internetą: <http://www.trafficforum.ethz.ch/vwt_2003/beitraege/VWT19proceedings_contribution_108.1-108.6.pdf>
- Shaw S. 1990. *Airline marketing and management*. London: Pitman Publishing. 259 p.
- Vengrienė, B. 2006. Paslaugų vadyba. Vilnius. 271p.

DEVELOPMENT OF FORWARDING ENTERPRISE'S SERVICE PACKAGE BY INCORPORATING AIR TRANSPORT

Kęstutis MAŽEIKA,

Summary: The aim of this article is to analyze the service package of forwarding companies. The paper examines the forwarding companies activities, the current air cargo and forwarding market situation. With the help of statistical analysis and PEST analysis in this article is assessed possibility do develop forwarding companies service package including the development of air transport.

Keywords: Freight forwarders, freight forwarding companies, service, service package development, air transport.